

지역간 산업연계 및 지역 균형발전을 위한
창원산업선(대구~창원 철도물류망) 구축 건의

2021. 3

- 건의처 : 대통령비서실
국토교통부
기획재정부
국회



창원상공회의소



밀양상공회의소



함안상공회의소

지역간 산업연계 및 지역 균형발전을 위한
창원산업선(대구~창원 철도물류망) 구축 건의

I. 현황 및 문제점

- 정부는 국토균형발전과 원활한 이동권 보장 등을 고려하여 지방권역 철도망 확충과 단절구간 연결 등을 담은 「제4차 국가철도망구축계획」을 수립하고 있음.
- 수도권에 이어 제2의 경제권에 해당하는 경남을 비롯한 부산, 울산, 대구, 경북(동남권 메가시티 급행철도권역)은 산업 간 유사성과 연계성이 강해 상호보완과 분업이 긴밀히 이루어지는 지역임. 특히 경남과 대구·경북권은 자동차 및 부품, 기계류를 중심으로 이러한 특징이 뚜렷하게 나타나고 있음.

동남권 메가시티 급행철도권역 주요 수출품 현황

지역	주요 수출품
경남	선박, 자동차 및 부품, 화학기계, 건설중장비, 펌프, 가전제품
부산	아연강판, 원동기, 주단강, 자동차부품
울산	승용차 및 부품, 선박, 석유제품, 합성수지
경북	무선전화기 및 부품, 열연강판, 광학기기, 냉연강판
대구	자동차부품, 인쇄회로, 경작기계, 정밀화학원료

- 또한, 중부내륙고속도로 주변에는 대구국가산업단지, 창녕 넥센·대합일반산업단지, 함안 칠서일반산업단지, 창원국가산업단지 등 25개의 크고 작은 산업단지가 집적되어 있음.

- 이에 따라 경남과 대구·경북을 잇는 중부내륙고속도로 통행량은 전체 통행량의 절반 이상을 화물차가 차지하고 있으며, 매년 큰 폭의 통행량 증가율을 보이고 있음. 이로 인해 지·정체로 병목현상이 상시 발생하는 등 도로교통 중심의 물류수송에 한계를 보이고 있음.
- 더욱이 현재 부산항신항의 2.5배 규모인 진해신항(제2차 신항만건설 기본계획)과 가덕신공항(가덕신공항 특별법 제정)이 건설되면 대구·경북과 경남 간 물류량은 더욱 증가할 것으로 예상됨.
- 이러한 여건에도 불구하고 현재 양 지역간의 철도물류망은 국토교통부의 「제3차 국가철도망 구축계획」에 의거하여 서대구역에서 대구국가산업단지까지만 추진되고 있는 상황임.
- 양 지역 간의 산업과 이에 파생되는 물류량을 감안하면 현재 노선에서 대구국가산업단지-창녕-함안-창원으로 이어지는 철도물류망이 구축되어야 현재의 도로교통수송의 한계에서 벗어나 철도수송과 연계된 물류산업의 경쟁력을 갖추게 될 것임.
- 또한, 1300만 동남권 메가시티(부산, 대구, 울산, 경북, 경남) 전체를 아우르는 순환철도망(MTX)의 마지막 연결고리를 완성함으로써 대도시와 중·소도시를 유기적으로 연결하고 인적·물적 교류를 활성화하여 지방의 경쟁력을 확보하는데 중추적인 역할을 할 것으로 기대됨.
- 그동안 수도권 중심 과밀성장의 이면에는 국가주도의 광역교통망 구축이 큰 몫을 차지했음. 동남권 메가시티 급행철도(MTX)의 순환철도망 구축을 통해 효율적인 국토균형발전과 원활한 이동권 보장이란 「국가철도망구축」의 기본 취지에 부합할 수 있을 것이라고 판단됨.

II. 건의

- 지역간 산업연계와 물류산업의 경쟁력 강화는 물론 지역 균형발전을 위해 동남권 메가시티 순환철도망의 마지막 연결고리인 ‘창원산업선(대구~창원 철도물류망)’을 「제4차 국가철도망구축계획」에 반영해 주실 것을 창원·밀양·창녕·함안지역상공인들의 염원을 담아 간곡히 건의드립니다.

2021년 3월 11일

창원상공회의소 회장 구자천

밀양상공회의소 회장 손영준

함안상공회의소 회장 박계출